

REGOLAMENTO GENERALE

2010

ROTW Championship



CS
SERIES

Iarno

www.racingontheweb.net

01/02/2010

PREMESSA

Tutti i Piloti partecipanti al ROTW Championship 2010 sono tenuti a conoscere e rispettare il presente Regolamento, ed il Galateo di Guida allegato, di cui accettano integralmente il contenuto e le eventuali modifiche successive.

Inoltre tutti i Piloti si impegnano ad adottare, in pista, un comportamento “simulativo” che tuteli e preservi il divertimento altrui. **Rispetto + conoscenza dei propri limiti = divertimento per tutti.**

1. NORME GENERALI

1.1 Racing on the Web organizza il:

1.1.1 “ROTW F1 2010 Championship“

1.1.2 “ROTW GP2 Championship 2010”

1.2 I piloti del ROTW F1 2010 e del ROTW GP2 2010 concorreranno a definire:

- Una classifica Generale Team sia per la F1 che per la GP2
- una Classifica Individuale Sia per la F1 che per la GP2

1.3 Per partecipare al ROTW F1 2010 ed al ROTW GP2 2010 si utilizzano:

1.3.1 Simulatore “rFactor” aggiornato all’ultima Patch 1255

1.3.2 I mod rilasciati dalla Direzione

1.3.3 Il ModUpdater by ROTW

1.3.4 I circuiti rilasciati dalla Direzione tramite ModUpdater

1.3.5 Gli aggiornamenti rilasciati dalla Direzione, durante l’anno, tramite ModUpdater

-Il Mod e il ModUpdater saranno scaricabili tramite link dato tramite Mail o PM ai soli iscritti del ROTW Championship

-I tracciati saranno disponibili per il download esclusivamente tramite ModUpdater

Il ROTW F1 2010 e il ROTW GP2 2010 hanno lo scopo di riprodurre le controparti reali, la Formula One World Championship, e la GP2 series in tutte le sue parti, dove il virtuale lo consenta.

2. STRUMENTI UFFICIALI DI COMUNICAZIONE

Sono garantiti ai partecipanti le comunicazioni, le istruzioni, i dettagli aggiornati sul campionato, mediante i seguenti **strumenti ufficiali di comunicazione**, alcuni dei quali disponibili all’utente solo dopo registrazione:

2.1 Home page e notizie su <http://www.racingontheweb.net/>

2.2 Forum <http://www.racingontheweb.net/>

2.3 Newsletter dal sito www.racingontheweb.net

3. INFO CAMPIONATO

- 3.1 Partecipano al campionato di F1 2010 13 Team
- 3.2 Partecipano al campionato di GP2 2009 12 Team
- 3.3 Per ogni Team lo Staff indicherà un Team Manager (TM) per la F1, e un Team Manager (TM) per la GP2, a cui sono affidati le seguenti responsabilità:
 - Il TM sarà portavoce ufficiale del team per le rispettive categorie (F1 e GP2)
 - Sono gli unici autorizzati ad interloquire con la Direzione Gara (DG) ed avranno il compito di inoltrare i reclami per i loro piloti.
- 3.4 Un Team potrà essere composto massimo da 2 piloti titolari.
- 3.5 Le fisiche delle vetture saranno tutte uguali

4. ISCRIZIONE F1 2010

- 4.1 I piloti del “ROTW 2010 Championship” sono scelti insindacabilmente, ed invitati tramite mail con conferma di iscrizione, dallo Staff di ROTW tenendo conto dei seguenti criteri:
 - i primi 20 in classifica generale del ROTW F1 2009 entrano d’ufficio a far parte della competizione (previa conferma via mail)
 - i primi 5 della classifica finale del ROTW GP2 2009
 - i primi 2 della classifica Rookie del campionato Italiano ROTW Formula 3
- 4.2 Lo staff di ROTW indicherà 13 TM
- 4.3 Per livellare il più possibile il campionato e per coinvolgere maggiormente tutti i piloti, i Team per la stagione di F1 saranno formati dallo staff tenendo conto dei rapporti tra i vari piloti durante il ROTW F1 2008 e il ROTW F1 2009.
- 4.4 La lista dei piloti, dei Team Manager, dei Team e di eventuali riserve ufficiali è allegata al presente regolamento.
- 4.5 Qualora non si raggiungesse il numero di 26 piloti iscritti al campionato di F1 2010 e se si presentasse il bisogno, anche a campionato iniziato, lo staff procederà ad invitare il numero di piloti che servono per completare i team nel seguente modo:

la selezione dei piloti avverrà ad insindacabile giudizio della DG sulla base di molteplici fattori come: affidabilità, comportamento in pista, presenze-gare disputate in altri eventi ROTW, partecipazione ai test pre-Campionato, presenza sul forum, partecipazione alla vita della comunità, cronologia dell’iscrizione e, non ultimo, disponibilità ad adoperarsi in maniera attiva per la riuscita di questa e delle passate iniziative.

5. ISCRIZIONE GP2 2010 & POSTI DISPONIBILI

- 5.1** Sarà aperto un thread per l'iscrizione al campionato di GP2 per completare tutti i Team
- 5.2** A seconda delle conferme di iscrizione dei piloti inseriti nella lista di GP2 lo staff dichiarerà i TM di ogni scuderia di GP2.
- 5.3** I primi 22 piloti iscritti che lo staff reputa idonei al campionato, secondo il punto 5.6 del presente regolamento, potranno spontaneamente aggregarsi in Team nei termini previsti nel Calendario riportato di seguito, oltre tale scadenza i Piloti liberi saranno aggregati ad un Team dallo Staff tramite sorteggio
- 5.4** Eventuali iscrizioni in sovrannumero che si verificheranno da nuovi utenti rispetto ai posti disponibili, confluiranno in un bacino di Riserve Libere per la GP2 a cui i TM potranno attingere per far fronte ad:
- assenze non colmabili con la Riserva Ufficiale del Team;
 - eventuali ritiri;
- 5.5** Da quanto sopra discerne che una Riserva Libera potrà essere utilizzata da Team diversi in gare diverse
- 5.6** Lo Staff si riserva il diritto di rifiutare le iscrizioni di piloti che si sono resi protagonisti di fatti non consoni allo spirito del racing on line, o che non sono conformi alle normali norme comuni di convivenza e di sportività che richiediamo qui su ROTW.
- 5.7** La fisica delle vetture è uguale per tutti
- 5.8** Gli abbinamenti vettura/Team saranno fatti insindacabilmente dallo staff tramite sorteggio e comunicato ai piloti tramite il post ufficiale del campionato.
- 5.9** Calendario Iscrizioni
- Iscrizioni al ROTW GP2 2010 Championship dal 05-03-2010 al 20-03-2010
 - Abbinamento Piloti/ team/Vetture: 21-03-2009

6. CIRCUITI e DATE F1 2010

| DATA | AUTODROMO | TIPOLOGIA GARA | DURATA SINGOLA GARA |
|------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|
| 15.03.2010 | Grand Prix of Bahrain | BHR | 43 |
| 29.03.2010 | Grand Prix of Australia | AUS | 44 |
| 05.04.2010 | Grand Prix of Malaysia | MYS | 42 |
| 19.04.2010 | Grand Prix of China | CHN | 42 |
| 10.05.2010 | Grand Prix of Spain | ESP | 49 |
| 17.05.2010 | Grand Prix of Monaco | MCO | 58 |
| 31.05.2010 | Grand Prix of Turkey | TUR | 43 |
| 14.06.2010 | Grand Prix of Canada | CAN | 52 |
| 28.06.2010 | Grand Prix of Europe | ESP | 43 |
| 12.07.2010 | Grand Prix of Great Britain | GBR | 45 |
| 26.07.2010 | Grand Prix of Germany | DEU | 50 |
| 02.08.2010 | Grand Prix of Hungary | HUN | 52 |
| 30.08.2010 | Grand Prix of Belgium | BEL | 33 |
| 13.09.2010 | Grand Prix of Italy | ITA | 40 |
| 27.09.2010 | Grand Prix of Singapore | SGP | 46 |
| 11.10.2010 | Grand Prix of Japan | JPN | 42 |
| 25.10.2010 | Grand Prix of Korea ** | KOR | |
| 08.11.2010 | Grand Prix of Brazil | BRA | 53 |
| 15.11.2010 | Grand Prix of Abu Dhabi | ARE | 39 |

** Il numero di giri di gara del GP della Korea saranno ufficializzati nell'apposito post relativo alla gara sul forum ufficiale del campionato

- 6.1 Il campionato inizia il 15-03-2010 ed è composto da 19 gare
- 6.2 Eventuali variazioni saranno decise e comunicate tempestivamente dall'organizzazione tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**.
- 6.3 Ogni evento inizia alle ore 20.30 GMT+1, salvo diverse disposizioni comunicate dall'organizzazione tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**. Si corre il **Lunedì**.

Orari:

Pratica 20:30
 Qualifica 21:30 circa
 Warm up 22:05 circa
 Race 22:15 circa

N.B.: Gli orari delle sessioni saranno rigorosamente rispettati, non saranno concesse deroghe per variarli.

7. CIRCUITI e DATE GP2 2009

| DATA | AUTODROMO | TIPOLOGIA GARA | DURATA SINGOLA GARA |
|------------|------------------------------------|-------------------|------------------------|
| 12.04.2010 | Grand Prix of Germany | DEU | 40 |
| 26.04.2010 | Grand Prix of Hungary | HUN | 42 |
| 03.05.2010 | Grand Prix of Spain | ESP | 39 |
| 24.05.2010 | Grand Prix of Monaco | MCO | 36 |
| 07.06.2010 | Grand Prix of Turkey | TUR | 34 |
| 21.06.2010 | Grand Prix of Europe | ESP | 34 |
| 05.07.2010 | Grand Prix of Great Britain | GBR | 36 |
| 19.07.2010 | Grand Prix of Belgium | BEL | 26 |
| 06.09.2010 | Grand Prix of Italy | ITA | 32 |
| 20.09.2010 | Grand Prix of Portugal | POR | 32 |

- 7.1 Il campionato inizia il 12-04-2009 ed è composto da 10 gare.
- 7.2 Eventuali variazioni saranno decise e comunicate tempestivamente dall'organizzazione tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**.
- 7.3 Ogni evento inizia alle ore 20.30 GMT+1, salvo diverse disposizioni comunicate dall'organizzazione tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**.
- 7.4 Si corre il **Lunedì**

Orari:

Pratica 20:30
 Qualifica 21:30 circa
 Warm up 22:05 circa
 Race 22:15 circa

N.B.: Gli orari delle sessioni saranno rigorosamente rispettati, non saranno concesse deroghe per variarli.

8. SESSIONI DI GIOCO ROTW F1 2010

Ogni evento è diviso così:

8.1 Pratica

Della durata di 60 minuti

8.2 Qualifica

Della durata di 25 minuti. Ogni pilota ha 12 giri per effettuare il tempo di qualifica. Formula classica con tutti i piloti in pista.

8.3 Parco Chiuso

Vige la regola del parco chiuso tra le qualifiche e la gara, saranno lasciate aperte solo i seguenti settaggi:

-Carburante (per permettere di girare in assetto da hot lap per la qualifica, e nella sessione di gara per permettere di caricare la benzina che servirà per affrontare tutta la gara)

-Blocco dello sterzo

-Ala Anteriore

-Bilanciamento della frenata

Nota bene: LA BENZINA NELLE SESSIONI DI GARA NON VERRA' RABBOCATA AI BOX QUINDI OGNI PILOTI HA IL COMPITO DI RIEMPIRE I SERBATOI DELLA PROPRIA VETTURA PRIMA DELL' INIZIO DELLA GARA.

8.4 Warmup

Della durata di 10 minuti, utile per verificare i setup da gara. Chi si disconnette durante il warmup e non rientrerà in tempo, perderà il diritto di partecipare alla gara.

8.5 Gara

Gara della durata del 75% dei giri reali di ogni GP. Procedura di partenza da fermo con giro di formazione. La griglia di partenza rispetta i tempi di qualifica. Chi si disconnette durante la procedura di partenza in gara, perderà il diritto a prendere il via alla gara.

9. SESSIONI DI GIOCO ROTW GP2 2010

9.1 Pratica

Della durata di 60 minuti

9.2 Qualifica

Della durata di 20 minuti. Formazione della griglia di partenza per la Gara. Formula classica con tutti i piloti in pista

9.3 Warmup

Della durata di 10 minuti, utile per verificare i setup da gara. Chi si disconnette durante il warmup e non rientrerà in tempo, perderà il diritto di partecipare alla gara.

9.4 Gara

Gara della durata del 75% dei giri reali di ogni GP. Procedura di partenza da fermo con giro di formazione. La griglia di partenza rispetta i tempi di qualifica. Chi si disconnette durante la procedura di partenza in gara, perderà il diritto a prendere il via alla gara.

10. ASSEGNAZIONE PUNTEGGI F1/GP2

Per ogni gara a cui un pilota partecipa il punteggio sarà determinato in questo modo:

10.1 Punteggio:

Punteggi fissi assegnati in ogni evento:

- 1° classificato: 25 punti
- 2° classificato: 18 punti
- 3° classificato: 15 punti
- 4° classificato: 12 punti
- 5° classificato: 10 punti
- 6° classificato: 8 punti
- 7° classificato: 6 punti
- 8° classificato: 4 punti
- 9° classificato: 2 punti
- 10° classificato: 1 punti

- 10.1.1** In caso di parità nel numero di punti conquistati, le posizioni finali saranno decise in base al numero dei migliori risultati ottenuti in gara (numero di primi posti, numero di secondi posti ecc.). Se c'è ancora parità, sarà presa in considerazione la data alla quale è stato ottenuto il miglior risultato in campionato e la precedenza andrà al risultato ottenuto più tardi.

11. RETROCESSIONI E PROMOZIONI

- 11.1.1** Nella classifica finale F1 2010, gli ultimi 5 classificati saranno retrocessi al campionato GP2 2011.
- 11.1.2** I primi 5 arrivati della classifica finale GP2 2010, saranno promossi al campionato di F1 2011.

12. DOVERI DI OGNI PILOTA

- Rinominare il proprio profilo di gioco come richiesto. Ogni pilota è obbligato ad entrare sui server ROTW, sia di gara che di prove libere con Nome e Cognome, con le sole iniziali maiuscole.
- Abilitare nel PLR gli specchietti virtuali alla voce:
Virtual Rearview In Cockpit="1" (mettere il valore a 1)
- Tutti i piloti del ROTW GP2 2010 sono tenuti a far registrare almeno un tempo nella sessione di prove libere che dimostri un adeguato grado di preparazione per poter partecipare alla gara ufficiale.
- Mantenere sui forum e in chat un atteggiamento educato e rispettoso nei confronti degli altri iscritti e della DG stessa. Ogni comportamento giudicato inadatto sarà sanzionato nella misura che sarà ritenuta più opportuna dalla DG, fino ad arrivare nei casi più gravi alla squalifica dal campionato ed al ban dalla comunità ROTW.
- E' dovere del concorrente informarsi per tempo, tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**, sui dettagli dell'evento, e non all'ultimo momento nel server, disturbando gli altri con continui messaggi in chat con richieste di chiarimenti, di quanti giri, quanta benzina, ecc.
- Essere responsabile del funzionamento del proprio pc, modifiche al gioco attraverso l'editing di file (audio-grafica etc..) sono sconsigliati. Allo stesso tempo, sebbene non possa dipendere dal player, qualora nelle immediate vicinanze della corsa, gli admin ravvedano che un pilota mostri importanti problemi di connessione, potranno invitare lo stesso ad abbandonare la gara onde evitare ripercussioni sugli altri Piloti in pista.
- I piloti dovranno seguire sempre le indicazioni della DG
- Garantire il rispetto del Galateo di Guida
- Garantire la presenza in Pista ad ogni Gara .
- Controllare in maniera costante il forum

13. DOVERI DEI TM

- Garantire il rispetto del Galateo di Guida da parte dei propri compagni di Team, onde evitare che scorrettezze ricorrenti di un Pilota possano danneggiare il Team.
- Garantire la presenza in Pista dei Piloti ad ogni Gara e alle sessioni di prove libere.
- Presenziare alla Riunione Pre-Campionato.
- Controllare in maniera costante il forum
- Occuparsi in prima persona della gestione dei reclami post gara per se stesso e per gli altri membri del team.
- Comunicare tempestivamente alla DG l'eventuale sua assenza o quella del suo pilota.

14. SETTAGGI PRINCIPALI DEI PARAMETRI DI GARA

- 14.1 Moltiplicatore danni: 40%;
- 14.2 Consumo carburante: 1x;
- 14.3 Degrado gomme: 1x;
- 14.4 Guasti Meccanici: Tempo scalato
- 14.5 Orario di simulazione per la gara: ore 14.00 (2.00 pm);
- 14.6 Regime bandiere: solo nera;
- 14.7 Aiuti permessi: Frizione automatica.
- 14.8 Visuali permesse: Cockpit
- 14.9 La password per l'accesso al server per il weekend di gara viene comunicata via e-mail, a tutti i piloti iscritti al campionato .
- 14.10 Si rende obbligatorio l'uso degli specchietti virtuali

15. PROCEDURA DI PARTENZA

- 15.1 Si effettuerà il giro di formazione.
- 15.2 Durante il giro di formazione sono proibiti i sorpassi e la formazione deve essere mantenuta tenendo le dovute distanze di sicurezza (100mt circa)
- 15.3 Le vetture, durante il giro di formazione, prenderanno il via una ad una, ad incominciare dal pole-man, a seguire tutti gli altri.
- 15.4 Soltanto una volta visto partire la vettura che ci precede si potrà partire immediatamente.
- 15.5 Il sorpasso durante il giro di formazione è consentito soltanto se un automobile ha dei problemi, è più lenta perché è uscita di pista e sta rientrando, ed il pilota non può evitare di passare colui che sta avanti senza eccessivi rallentamenti per il resto dei piloti che seguono. In questo caso, i Piloti possono sorpassare soltanto per ristabilire l'ordine cominciante originale.
- 15.6 Le penalità secondo il punto **21** del presente regolamento, saranno imposte a tutti i Piloti che, secondo la DG, sorpassano inutilmente un altro automobile durante il giro di formazione.
- 15.7 Quando i piloti ritornano sulla griglia alla fine del giro di formazione, si arresteranno sulle loro posizioni rispettive di griglia.
- 15.8 Una volta che tutti i Piloti sono posizionati sulla griglia, partirà il semaforo che darà inizio alla gara.
- 15.9 In caso di incidente, i piloti che hanno riportato danni possono premere "ESC" e tornare ai box per aggiustare la vettura. Ripartiranno dalla PitLane appena il semaforo diventerà verde (circa 30sec dopo lo start della gara).

16. INFO SERVER

Il Server di gioco sarà visibile in lobby e si chiamerà:

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| ROTW F1 2010 PL | – per le prove libere |
| ROTW F1 2010 GARA | – per la gara |
| ROTW F1 GP2 PL | – per le prove libere |
| ROTW F1 GP2 GARA | – per la gara |

Il server per gli allenamenti saranno attivi H24 tranne che per le serate di Gara ufficiali delle varie competizioni di Racingontheweb, saranno inoltre specificati gli IP dei server nella mail di presentazione della gara inviata a tutti gli iscritti

17. DIREZIONE GARA

- 17.1** Ad ogni gara, prima dell'inizio della stessa, l'amministratore del server assume il ruolo di DG (direzione Gara). La DG può prendere ogni decisione in merito allo svolgimento della gara.

18. COMMISSIONE ESAMINATRICE E PRESIDENTE DELLA DG

- 18.1** Per garantire uniformità di giudizi nel tempo e il completo rispetto delle regole, oltre la normale commissione esaminatrice di gara che sarà composta da membri dello staff di ROTW, ci sarà un Presidente della DG, esterno al campionato, dalla provata esperienza pluriennale sul campo che si occuperà di sanzionare i reclami e di interloquire con i TM e i piloti per le spiegazioni delle sanzioni.

18.2 Doveri della commissione esaminatrice:

- 18.2.1** La commissione esaminatrice si occuperà di visionare i replay di gara oggetto dei reclami assieme al Presidente di Giuria per l'assegnazione delle eventuali penalità.
- 18.2.2** Il Presidente della DG si occuperà di valutare i reclami, raccogliere eventuali lamentele o domande, quindi di fornire risposte. Tutta questa fase dovrà essere svolta a voce in Team Speack, o sotto forma di messaggi privati. **Non saranno accettati messaggi pubblici.**

19. RECLAMI

Al fine di preservare il regolare svolgimento del campionato, ma soprattutto di garantire il divertimento di tutti in pista, la DG INVITA tutti i TM ad effettuare RECLAMO post gara qualora si sentano danneggiati in maniera importante, lui o il suo pilota

La valutazione del reclamo implica che anche il TM che ha presentato il Reclamo stesso, o il reclamo per il suo pilota, sia sottoposto a verifica e pertanto potrebbe essere ritenuto responsabile o corresponsabile dell'accaduto e quindi oggetto di sanzioni.

I Reclami devono essere presentati entro 24h dal momento in cui è reso disponibile il replay ufficiale di gara utilizzando il thread reclami che è aperto dalla DG dopo la pubblicazione del replay di gara

i post di reclamo devono contenere esclusivamente le seguenti informazioni

– indicazione della sessione a cui il reclamo si riferisce

– piloti coinvolti

– tempo/giro del replay di gara a cui il reclamo si riferisce

-I reclami contenenti messaggi personali, commenti, offese o rivele sono considerati nulli e non sono pertanto presi in considerazione dalla DG, che tra l'altro potrà attribuire una penalità a chi ha presentato il reclamo in modo improprio.

-La DG si riserva la facoltà di sentire, nelle modalità che ritiene più opportune, i piloti coinvolti per ottenere ulteriori chiarimenti riguardanti l'episodio oggetto del reclamo.

-Le decisioni prese dalla DG sono comunicate tramite apposito thread nel forum e sono da considerarsi inappellabili.

-La DG si riserva inoltre la facoltà, in presenza di episodi rilevanti, di intervenire come organo giudicante anche in assenza di reclamo, con particolare attenzione alla partenza ed al primo giro.

20. NORME DI COMPORTEMENTO

20.1 La prima regola, quella fondamentale, è il **RISPETTO PER GLI AVVERSARI**.

Comportamento durante le Prove, Qualifiche e Gare

20.1.1 I piloti dovranno guidare in maniera responsabile e che non crei pericolo per gli altri concorrenti o partecipanti, sia in pista che nella corsia box. Qualsiasi violazione della presente regola verrà punita con l'applicazione delle penalità.

20.1.2 I piloti dovranno percorrere esclusivamente la pista e la corsia box. Tuttavia, se un pilota accidentalmente esce di pista, potrà rientrare secondo la procedura di rientro esposta al punto **20.1.25**. Qualsiasi violazione della presente regola verrà punita con l'applicazione delle penalità.

20.1.3 Durante tutte le sessioni ufficiali di Qualifica è assolutamente vietato percorrere la pista con il motore fumante.

20.1.4 Durante tutte le sessioni ufficiali di qualifica e gara è assolutamente vietato percorrere la corsia dei box senza il limitatore acceso, e uscire dai box per le qualifiche con il semaforo rosso.

Partenza

- 20.1.5 Spostare la concentrazione sull'avversario più vicino aiuta.
- 20.1.6 La gara non si vince alla prima curva, per vincere una gara bisogna prima terminarla.
- 20.1.7 I comportamenti non regolamentari in partenza o nel corso del primo giro non avranno attenuanti.

Gara

- 20.1.8 **Non andare oltre il proprio limite** (in gara non si va più veloce dei tempi fatti registrare in sessioni di allenamento dove si è soli e senza tensione)
- 20.1.9 **La gara si vince prima di tutto con la COSTANZA**, poi con i giri veloci.
- 20.1.10 **Studio Comportamentale**: Studiare bene l'avversario anche per più di un giro.
- 20.1.11 **Psicologia**: se si è costanti e si riesce a stare sempre dietro all'avversario, questo metterà molta pressione al pilota davanti che può essere indotto all'errore.
- 20.1.12 **Responsabilità negli incidenti**: nella maggior parte dei casi sta dalla parte di chi effettua il sorpasso, ma sono passibili di penalità anche le chiusure di traiettoria non consentite dal regolamento, le frenate anomale e le zigzagate selvagge.
- 20.1.13 **Capire e conoscere quale è il vero divertimento**. Vincere, fare il tempo veloce, ecc è sì divertente, ma non sempre succede, e non sempre quando succede lo si ricorda. Ma l'aver duellato insieme ad altri piloti senza contatti, per esempio, si ricorderà sempre, ed è questo il vero divertimento.
- 20.1.14 Il buon pilota è colui che ha tutto sotto controllo, soprattutto gli strumenti messi a disposizione dal gioco, nel vedere e capire le temperature, olio, freni, una buona strategia box, distacchi, ecc.
Quando si sta dietro ad un avversario, nel punto di frenata, bisogna frenare molto prima del solito punto di frenata, attenti all'effetto scia!

Sorpassi

- 20.1.15 Per effettuare un sorpasso, bisogna affiancare la vettura davanti, fino al passaruote anteriore o essere oltre metà macchina dell'avversario; una volta affiancata si può sorpassare in curva, e a chi sta davanti **NON E' PERMESSO CHIUDERE IL PASSAGGIO MA DEVE LASCIARE LO SPAZIO NECESSARIO ALL' AVVERSAIO PER EFFETTUARE IL SORPASSO**
- 20.1.16 Se si è dietro la metà macchina dell'avversario **NON** si sorpassa. Chi sta avanti ha tutto il diritto di chiudere la traiettoria.
- 20.1.17 Chi sorpassa deve avere una posizione di massima sicurezza, per lui e soprattutto per l'avversario da sorpassare. Questa è una regola FIA adottata nell'online Racing, alla quale anche noi ci uniformiamo.

Cambio Traiettoria

In fase di sorpasso, a chi sta davanti è consentito un solo cambio di traiettoria

Doppiaggi / bandiere blu

- 20.1.18** Il doppiaggio è da considerarsi sempre come un sorpasso a tutti gli effetti perché il doppiato si trova sempre a lottare per un posto in classifica. E' impensabile che il doppiato se ne vada fuori pista per farsi passare, ma è certo che debba avere un comportamento riguardevole. Bisogna avere concentrazione per evitare incidenti che penalizzeranno più colui che deve doppiare che il doppiato.
- 20.1.19** Doppiare su un rettilineo invece che su una curva è sicuramente il modo migliore per effettuare la manovra. All'uscita di una curva, il doppiato, non deve assolutamente rallentare e spostarsi per far passare la vettura dietro. Questa azione è pericolosa e sbagliata, oltre al fatto che è l'errore più comune che si commette. La vettura che dovrà sorpassare, quando giungerà più veloce, perché è uscita meglio dalla curva, si affiancherà al doppiato che allora alzerà il piede per farlo passare. Questa manovra non farà perdere tempo al doppiante, e farà perdere solo pochissimi istanti al doppiato.

Bandiere gialle

- 20.1.20** Non si sorpassa MAI in regime di bandiere gialle

Bandiera rossa

- 20.1.21** Gli unici casi in cui la DG comunicherà in chat la bandiera rossa sarà esclusivamente per bug della pista che si manifesteranno durante il posizionamento dei piloti in griglia di partenza o durante la gara stessa.
- 20.1.22** Data la bandiera rossa in partenza, la DG farà prima un tentativo di riavvio gara veloce, se il problema persiste slitterà la procedura di partenza dopo 15 minuti per consentire a tutti di rientrare nel server e rifare la griglia di partenza in base alle qualifiche effettuate.
- 20.1.23** Non saranno date bandiere rosse per disconnessioni dal server
- 20.1.24** Qual'ora si verifichi la ripartenza per una bandiera rossa i piloti che in precedenza si erano disconnessi possono rientrare sul server di gara. Sarà cura del compagno di Team avvertire il pilota disconnesso.

Rientro in pista dopo un'uscita

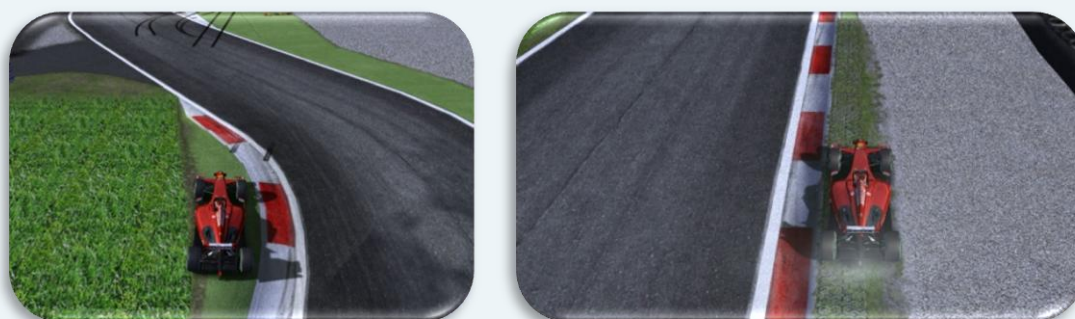
- 20.1.25** Capita spesso di sbagliare, di andare fuori pista. E' vietato rientrare in pista senza assicurarsi prima di non danneggiare o rallentare gli avversari che stanno sopraggiungendo. Ciò significa che non **si rientra mai in pista perpendicolarmente all'asfalto, ma parallelamente alla pista, facendo una manovra lenta e non repentina.** In questo modo non si ostacola nessuno ed il pilota che sopraggiunge ha il tempo di vedere e spostarsi per sorpassare.
- 20.1.26** Qual'ora un pilota si trova nella condizione in cui, dopo un uscita sta rientrando in pista in punti "difficili" (per esempio dopo una curva) e chi sopraggiunge non ha una visuale "libera" da poter evitare il contatto il pilota che sta rientrando deve necessariamente far sfilare tutti i piloti prima di rientrare in pista.

Limite di taglio

- 20.1.27** E' fatto assoluto divieto in ogni circuito, oltrepassare con tutte e quattro le ruote, la carreggiata che risponde alla pista. Il cordolo fa parte della pista!
- 20.1.28** E' fatto obbligo ad ogni pilota, di mantenere in tutto il circuito, due ruote sempre sulla pista.
- 20.1.29** Esempio Corretto: Questa immagine qui sotto è un esempio corretto di come un pilota può affrontare una curva, mantenendo sempre almeno 2 ruote perfettamente **sopra il cordolo**.



- 20.1.30** Esempio Irregolare, punibile secondo penalità: Le immagini qui sotto sono un esempio di come non bisogna affrontare il circuito in nessun punto di esso:



In determinate piste non ci sono i cordoli che delimitano la pista ma parti verdi, in quel caso sarà specificato per ogni pista il modo ritenuto corretto dallo staff per affrontarli.

INFRAZIONI & PENALITA'

Le Penalità sono cumulabili se il Pilota si rende responsabile di più infrazioni durante la stessa gara.

Si riportano di seguito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, una serie di possibili episodi con le relative penalità (Gare).

TABELLA A

| TIPO DI CONTATTO (durante le GARE) | PUNTI PENALITA' |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| L'avversario perde 1 posizione ma continua la gara regolarmente | 1 |
| L'avversario perde 2 posizioni ma continua la gara regolarmente | 2 |
| L'avversario perde 3 posizioni ma continua la gara regolarmente | 3 |
| L'avversario perde 4 posizioni ma continua la gara regolarmente | 4 |
| L'avversario perde 5 posizioni ma continua la gara regolarmente | 5 |
| L'avversario perde più di 5 posizioni per contatto lieve* | 6 |
| L'avversario perde più di 5 posizioni per contatto grave* | 6 + Partenza dall'ultima posizione in griglia nella prossima gara |
| L'avversario è costretto al ritiro | 10 + Partenza dall'ultima posizione in griglia nella prossima gara |
| 2 o più avversari sono costretti al ritiro | Azzeramento dei punti ottenuti in gara +10 Punti + Squalifica dalla gara successiva |
| Contatto intenzionale | Squalifica dal campionato |
| Penalità aggiuntiva per contatti in partenza o durante il primo giro** | 2 |
| Ostacolare volontariamente le qualifiche altrui | 5 |
| Effettuare un sorpasso tagliando una curva (senza restituire la posizione) | 3+punti guadagnati dal sorpasso |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|---|
| Ostruzionismo volontario e ripetuto da parte di chi subisce un doppiaggio | 5 |
| Utilizzo della chat in qualifica e/o in gara | 2 |

*** Si precisa che i contatti durante la gara posso avere valenza ed interpretazione diverse a seconda della modalità, ed intensità, quindi considerabili dalla DG lievi o gravi a suo insindacabile giudizio.**

**** Per la penalità aggiuntiva per i contatti in partenza, la prima volta si applica quella sanzione, in caso di recidività, dalla seconda in poi la sanzione prevede oltre i 2 punti, la partenza dalla PitLaine nella gara successiva**

Qualsiasi episodio non incluso esplicitamente nel precedente elenco o al punto **21**, che è ritenuto dalla DG comunque non conforme alla “Galateo di Guida” o comunque antisportivo può essere punito con una penalità che può andare da un minimo di 1 ad un massimo di 25 punti.

Sono inoltre previste le seguente penalità:

In casi particolarmente gravi o di recidività possono essere applicate le seguenti penalità accessorie:

- l'esclusione dalle Qualifiche nella gara successiva con partenza dall'ultimo posto in griglia
- Nel caso in cui ci sia più di un pilota a partire dal fondo della griglia, la DG li inserirà in base alle prove libere della settimana.
- l'esclusione dalle Qualifiche nella gara successiva con partenza dalla PIT LAINE:

-Nel caso in cui ci sia più di un pilota a partire dalla PIT LAIN, chi scenderà primo in pista o si trovi davanti grazie al box avrà il diritto di posizionarsi per primo davanti al semaforo dei Box (E' vietato affiancarsi o sorpassare in corsia Box).

-Nel caso in cui un pilota esca dal suo garage e va verso il semaforo dei Box e davanti a lui vede uscire un altro pilota è tenuto a fermarsi e lasciare strada a quello davanti

- squalifica per una o più gare successive
- azzeramento dei punti in classifica
- squalifica dal campionato

E' auspicabile che in qualsiasi situazione in cui un pilota si rende conto di aver danneggiato un avversario decida, da vero Gentleman Driver, di **aspettare per restituire la posizione**, tale comportamento sarà tenuto in considerazione dalla DG che, a proprio insindacabile giudizio, potrà decidere di ridurre o azzerare la penalità ... essere leali e corretti paga! Sempre.

21. PENALITA' SPECIFICHE

21.1 Sono previste penalità che consistono nel Warning, riduzione di punti in classifica, la squalifica per uno o più gare, a seconda della gravità del fatto, fino al divieto a partecipare a qualsiasi competizione futura condotta da questa organizzazione.

21.2 Warning - si applica in caso di:

- 21.2.1 Condotta di guida troppo aggressiva che lede la corsa dell'avversario(bussatine)
- 21.2.2 Chi non rispetta il limite di velocità nei box nel week-end di gara ufficiale (si applica nelle sessioni Ufficiali di Pratica e Warmup)
- 21.2.3 Chi non rispetta la linea di corsia di uscita dei box e/o non rallenta al sopraggiungere di avversari in pista causando pericolo. (si applica nelle sessioni Ufficiali di Pratica e Warmup)
- 21.2.4 Chi non si presenta alla gara senza averne prima dato comunicazione
- 21.2.5 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), sono soggetti agli **art. 21.3 (21.3.7) e art. 21.7 (21.7.4)** del presente regolamento alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Lane

21.3 2 punti di penalità in classifica individuale e di Team, possibilità di squalifica per una gara, retrocessione in griglia di partenza all'ultimo posto la gara successiva o partenza dalla PIT LAINE, a discrezione della DG:

- 21.3.1 Chi non rispetta la linea di corsia di uscita dei box. (Si applica nelle sessioni Ufficiali di GARA)
- 21.3.2 Chi non rispetta la linea di corsia di uscita dei box e/o non rallenta al sopraggiungere di avversari in pista causando pericolo o costringendo il pilota che sopraggiunge ad abortire il giro di Qualifica (Si applica nelle sessioni Ufficiali di Qualifica)
- 21.3.3 Chi non rispetta il limite di velocità nei box nel week-end di gara ufficiale (si applica nelle sessioni di qualifica ufficiale)
- 21.3.4 Chi esce con il semaforo rosso in qualifica
- 21.3.5 Chi usa la chat in qualifica ed in gara.
- 21.3.6 Chi in qualifica gira con il motore fumante
- 21.3.7 Al raggiungimento di 2 warning
- 21.3.8 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), è soggetto alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Lane

21.4 3 punti di penalità in classifica individuale e di Team, squalifica per una gara, retrocessione in griglia di partenza all'ultimo posto la gara successiva o partenza dalla PIT LAINE, a discrezione della DG:

- 21.4.1 Coloro che effettuano sorpassi in regime di bandiere gialle.
- 21.4.2 Chi, dopo un'uscita di pista, rientra in pista in maniera non regolamentare causando pericolo o un incidente. **Penalità cumulabile con la tabella A.**
- 21.4.3 Chi, in evidenti difficoltà meccaniche o comunque con il proprio mezzo danneggiato, ostacoli gli avversari invece di procedere con cautela fuori dalle traiettorie abituali;
- 21.4.4 Chi viola la Procedura di partenza standard riportata al punto **15** e successivi causando un incidente.
- 21.4.5 Chi in qualifica effettua il giro veloce con il motore fumante
- 21.4.6 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), è soggetto alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Laine;

21.5 5 punti di penalità in classifica individuale e di Team, squalifica per una o più gare, retrocessione in griglia di partenza all'ultimo posto la gara successiva o partenza dalla PIT LAINE, a discrezione della DG:

- 21.5.1 Chi non rispetta le traiettorie, effettuando zig-zag continui
- 21.5.2 Chi non rispetta i limite di taglio pista al punto **20.1.27**
- 21.5.3 Coloro che, durante le qualifiche ufficiali, ottengano il loro miglior tempo in modo non regolamentare (per aver effettuato tagli o per aver percorso parti del circuito non consentite). Il pilota è obbligato, una volta resosi conto di aver "tagliato" o percorso parti del circuito non consentite, a rallentare, pena le sanzioni del caso.
- 21.5.4 Chi si rende protagonista di non rispettare queste norme nel corso di più gare (recidività), è soggetto alla squalifica per una gara o partenza dalla Pit Laine;

21.6 Squalifica per uno o più gare, e o azzeramento dei punti ottenuti nella gara nel quale si è verificata l'infrazione, e o azzeramento dei punti in classifica, e o radiazione per:

- 21.6.1 Coloro che dimostrino di rappresentare un pericolo per gli altri piloti o per il regolare svolgimento dell'evento, o perché inesperti o per altri motivi. In tal caso saranno invitati cortesemente ad uscire dal server, o espulsi nel caso non provvedano per proprio conto.
- 21.6.2 Coloro che scrivono reiteratamente in chat nella sessione di qualifica o gara.
- 21.6.3 Chi usa la chat in maniera maleducata, scortese e sgarbata.

21.7 Squalifica dal campionato:

- 21.7.1 Coloro che si rendano protagonisti di comportamenti gravi, incivili o offensivi durante l'evento.
- 21.7.2 Coloro che tentano di barare o barano modificando performance della vettura e/o di altri file del gioco; coloro che si rendano protagonisti di comportamenti particolarmente gravi, incivili, offensivi, o non regolamentari e recidivi, o dimostrino nel tempo di non voler accettare e condividere le regole, la filosofia e gli obiettivi del gruppo che partecipa a questa competizione.
- 21.7.3 Coloro che si rendano protagonisti di non rispettare le norme di comportamento al punto **20** del presente regolamento, e quelle dettate dal galateo di guida in allegato con violazione in più parti del regolamento stesso. Coloro che non rispettano le normali regole di convivenza nel portale, che non rispettino il regolamento del forum ufficiale.
- 21.7.4 Chi non si presenta per 2 gare consecutive senza avere dato comunicazione

N.B.: Qual'ora un pilota dovesse venire sanzionato per il gran premio successivo, con partenza da ultima posizione, oppure partenza dalla Pit Lane, e lo stesso non si presenti a quell'evento, la sanzione verrà scontata alla prima occasione valida dove è presente

22. COMUNICAZIONI IN GARA

- 22.1 Ove possibile si sollecita ogni pilota ad utilizzare il software "TeamSpeak" (download disponibile sul sito) da settare con i parametri che vengono riportati in apposita sezione del sito stesso, al fine di agevolare il corretto svolgimento delle gare stesse.
- 22.2 **In qualunque momento potrebbero esserci comunicazioni da parte della Direzione Gara, l'unica abilitata all'utilizzo della chat del gioco durante le sessioni di qualifica e gara. E' fatto divieto assoluto, di usare la chat in gara, da parte dei piloti, se non per gli usi specificatamente di comunicazione con la DG.**

23. REGOLARITA' DELLA SESSIONE DI GARA – PROBLEMI TECNICI – RECUPERO / ANNULLAMENTO GARE

- 23.1 La disconnessione di uno o più concorrenti dalla sessione di gara è un evento dovuto al caso o a problemi di hardware, software, linea telefonica o a una combinazione di questi. La casualità e l'imprevedibilità dell'evento, sono da considerarsi facenti parte delle gare online e quindi non è ammesso reclamo, ricorso, o riavvio del server

- 23.2** Unica eccezione è il caso in cui il problema colpisca il server e di conseguenza l'intero parco piloti. In questo caso, i punti saranno assegnati soltanto se è stato completato il 75% dei giri della prova stessa, altrimenti, l'evento può essere ripetuto nei tempi e nei modi decisi dal DG o da questi annullato.
- 23.3** In caso di problemi tecnici e conseguente annullamento della gara (che solo la DG potrà decretare a suo insindacabile giudizio), la DG stessa provvederà a comunicare a mezzo forum tutti i dettagli dell'eventuale recupero / annullamento

24. MODIFICA REGOLAMENTO E NORME SPECIFICHE

Ricordiamo che questa organizzazione lavora per cercare di rendere sempre più efficiente il regolamento stesso e per realizzare gare e campionati sempre più appassionanti per tutti i partecipanti. Pertanto questa organizzazione si riserva il diritto di modificare questo regolamento in qualsiasi momento, dandone notizia tramite gli **strumenti ufficiali di comunicazione**.

CASI ECCEZIONALI – MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Nel caso si verificano condizioni non contemplate dal presente Regolamento sarà cura dell' Organizzazione operare gli aggiustamenti necessari a garantire il corretto svolgimento del Campionato nel segno della trasparenza ed imparzialità.

SUPPORTA RACING ON THE WEB

ROTW nasce dal nostro impegno e dalla nostra passione per le corse e per l'online racing. Questo progetto ha comportato impegno, passione, nonché importanti spese per garantire il funzionamento dell'intero sistema.

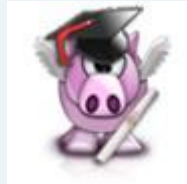
Se ritenete che il lavoro svolto sia degno di un piccolo riconoscimento, se credete che l'esperienza e le emozioni di simulare una vera corsa, o il semplice trascorrere di qualche ora spensierata valgano solo qualche euro, non vi resta che supportarci.

Le donazioni sono libere e non comportano alcun obbligo, ne da parte del donatore ne da parte dell'Organizzazione. Anche coloro che decideranno di non supportarci continueranno a godere degli stessi immutati diritti.

Sostenere ROTW è semplicissimo, basta dirigervi sulla nostra homepage e utilizzare l'apposito comando di Paypal

GALATEO DI GUIDA [®]

Regole di comportamento in pista di Aristotelis "Aris" Vasilakos



**Esiste una regola principale che ogni pilota (virtuale e non) non deve mai scordarsi:
UN PILOTA CORRE SEMPRE ED ESCLUSIVAMENTE CONTRO
L'AVVERSARIO PIÙ VICINO.**

Questa corta e apparentemente ovvia frase, chiude nel suo interno una completa filosofia su come affrontare una gara. Cercherò di analizzare questa filosofia e spiegarla nel migliore dei modi per ogni singola fase della gara, nel tentativo di avviare una discussione costruttiva che magari porterà all'espressioni di diversi pareri e migliorerà da una parte le gare stesse del campionato e dall'altra il comportamento in gara di ognuno di noi.

PARTENZA

Cominciamo, ovviamente, dalla partenza. Di solito la maggior parte di noi se non si trova già in pole, cerca di guadagnare il maggior numero di posti possibile, nella fase di partenza. La vicinanza con gli avversari, gonfia l'opportunismo che c'è in noi e giustifica rischi eccessivi per guadagnare più posti possibili. Scattano anche giustificazioni personali che si basano su opinioni maturate in altre occasioni. (esempio. Io sono più veloce di solito del pilota X che però si è qualificato 4 posizioni più avanti di me a causa del traffico in qualifica. Devo subito sorpassare i 3 piloti davanti, perché se no mi andrà via X che cmq posso batterlo) Così ci si ritrova alla prima curva a tirare la frenata al massimo cercando di guadagnare metri preziosi e sorpassare così più piloti possibili. Peccato che il pensiero spesso è comune nella maggioranza dei piloti che formano la griglia. Si arriva così alla prima curva con una media di 10 piloti che frenano in ritardissimo. Qualcuno si intraversa, qualcuno tampona quello che ha davanti, insomma si fa presto a creare il danno in mezzo a tante auto portate al limite in uno spazio molto stretto.

Nota: Il pilota è opportunisto da sempre, è nella sua natura. Perciò non dico che bisogna assolutamente evitare un sorpasso a più di una macchina in fase di partenza se si ha l'opportunità di farlo. Mai con rischi inutili però e avere la giusta mentalità su chi è il nostro principale avversario, aiuta a diminuire le azioni azzardate. **Ricordatevi, se una mossa vi sembra rischiosa, allora nella maggioranza dei casi, si trasformerà in un incidente.**

CONDOTTA DI GARA

Non è un caso che in quasi tutte le gare che si svolgono su circuiti stradali (gli ovali sono una modalità di gara del tutto diversa), la pitboard mostra i distacchi solo di chi ci insegue e di chi ci precede. Queste sono le uniche informazioni che ci interessano. Prima di andare a vincere una gara bisogna occuparsene di chi ci precede e difendersi da chi ci insegue. Concentrandosi su questi principi, e se siamo abbastanza bravi, la vittoria arriverà da sola o per lo meno guadagneremo un piazzamento adeguato alle nostre possibilità. Se invece il nostro unico pensiero è come sbarazzarsi velocemente degli avversari per arrivare primi, è facile che correremo rischi inutili che spesso portano a incidenti, eliminando così ogni speranza di piazzamento, figuriamoci di vittoria.

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino. Anche se siete terzi e siete convinti di poter lottare per la vittoria per manifestata superiorità di prestazioni nei confronti di chi sta nelle prime due posizioni, concentratevi sempre sull'avversario diretto. Colmate il gap che vi separa girando sempre costanti e non cercando di sforzare oltre le vostre possibilità velocistiche. E' difficile o per lo meno molto raro che in gara un pilota riesca ad andare più veloce dei tempi che in media riesce a registrare nelle sessioni di allenamento. Non fatevi prendere dalla foga e cercate di mantenervi su questi tempi. Cercando di spingere oltre per andare ancora più veloce, quasi nella totalità di casi, porta ad un giro buono e un giro con qualche grave errore. Se vi va bene, perderete solo tempo inutile spreco del precedente giro buono, se vi va male, finirete fuori pista perdendo qualche posizione o nella peggiore dei casi, sarete costretti ad abbandonare una gara che come minimo vi avrebbe regalato la 3° posizione nell'esempio sopradescritto.

IL SORPASSO

L'arte estrema dello sport automobilistico. Ci sono esempi di piloti velocissimi che semplicemente non sanno sorpassare, e viceversa di piloti non particolarmente brillanti che invece riescono a sorpassare con facilità. Strategia, studio, psicologia, abilità, tecnica, esperienza, tutte doti che devono essere sfruttate a dovere per riuscire ad ottenere un buon sorpasso. **Non ci stancheremo mai di sottolineare l'importanza di studiare bene l'avversario, possibilmente più di un giro.** Solo studiando con pazienza l'avversario si riesce a capire il suo comportamento, trovare i punti deboli e scegliere il giusto momento per tentare il sorpasso. **Inoltre nella fase di sorpasso bisogna sempre avere un piano alternativo, perché se per qualsiasi motivo, il sorpasso non vi riesce, dovrete essere pronti a rientrare in traiettoria senza danni per voi, la vostra macchina e ovviamente l'avversario.** Il sorpasso disperato che spesso si vede sulle gare online, è una delle più comuni cause di abbandono di gara, malcontento in piloti, team manager e organizzatori, e inutili polemiche fra amici nel dopogara. L'errore nelle gare ci sta, e se succede tutti si fanno una ragione, ma provocare l'errore prendendo rischi insensati tentando sorpassi disperati, di sicuro non aiuta. **Ricordate inoltre che la responsabilità sta quasi sempre ed esclusivamente dalla parte di chi tenta il sorpasso, perché è lui che decide quando e come farlo.** Così, tranne che in rarissime eccezioni, sarà chi ha tentato il sorpasso sbagliato a subire non solo le conseguenze dell'incidente ma anche le penalità degli organizzatori. **la totale responsabilità per un sorpasso, con rarissime eccezioni, grava sempre sulle spalle di chi il sorpasso lo tenta!**

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino.

Ancora una volta, **studiate il vostro avversario. Non potete sorpassare subito per andare a prendere chi sta più avanti...** se vi è già capitato con successo, è stata solo fortuna, e prima o poi la fortuna sparisce. Concentratevi su chi avete davanti o indietro, mai su chi sta davanti a voi di 3-4 posizioni. Esiste anche un fattore che non spesso viene considerato e può portare a brutte sorprese. Il pilota davanti a voi, potrebbe essere molto esperto e potrebbe cambiare il suo stile di guida per sorprendervi. Se siete arrivati alle spalle di un pilota e vedete che in due curve simili frena 50m prima di voi, non è detto che quando tenterete il sorpasso lui non stava fingendo e riesca a frenare 10 metri dopo di voi. Questo potrebbe significare un sorpasso perso, ma se va veramente male e vi coglie a sorpresa oppure vi fa perdere il riferimento del punto di frenata, potrebbe anche significare un'uscita di pista o un incidente... non la cosa migliore. **Studiare l'avversario vuol dire, restare a distanza ravvicinata ma sicura, osservare i punti di frenata e di accelerazione, le traiettorie e il modo in cui controlla la macchina. Dopo potete cominciare a fargli pressione, uscendo dalla scia e tentando finti sorpassi, per vedere come reagisce, se ha voglia di resistere oppure se preferisce cedere la posizione. Non seguitelo mai incollati sul suo paraurti soprattutto nei punti di frenata, perché è facile perdere i riferimenti oppure restare vittima di un suo errore di valutazione o perdita di controllo. Inoltre facendo pressione all'avversario non è raro che costui sbaglia e cede la posizione senza alcun rischio dalla vostra parte.** Un regalo sempre molto gradito. **Ricordatevi sempre che la distanza fra le due vetture può essere fissa in termini di tempo, ma è molto relativa alla velocità delle due auto.** Facciamo un esempio per rendere la situazione più chiara. Due auto sfrecciano sul rettilineo di Monza a 200km/h(55.5metri/secondo)... il loro distacco sulla linea di partenza sono 0.25sec che prima che qualcuno obietta vuol dire che sono divisi da una distanza di ben 14metri! Una situazione del tutto accettabile no? Arrivando alla prima variante le due auto devono frenare fino a 50km/h (13.8metri/sec). Ipotizziamo che le due auto (e i due piloti) riescono a frenare nello stesso momento e con la stessa efficacia mantenendo così il loro distacco temporale stabile (0.25sec) A 50km/h, un distacco di 0.25sec equivale in 3.5metri. Considerando che il distacco (e la distanza) viene misurata dal muso della prima auto, al muso della seconda, e considerando la lunghezza media di una auto è superiore ai 4m... vuol dire che il muso della macchina inseguitrice si trova più o meno a livello dei sedili posteriori della macchina che precede... Insomma se la macchina davanti a voi non è una mini o una fiat abarth... l'avete buttato fuori! Inoltre tenete presente che su questo esempio i due piloti frenano esattamente nello stesso istante temporale e non nello stesso punto spazio come invece accade nella realtà peggiorando ancora di più la situazione. Conclusione, se state inseguendo e non volete sorpassare, uscite sempre di scia, frenate in anticipo e sempre con un margine di sicurezza.

LA DIFESA

Non sempre si riesce ad avere la meglio in termini di prestazioni. Capita, si spera raramente, di dover subire gli attacchi di un avversario più forte di noi. **Fortunatamente non esiste nessuna regola che ci impone di lasciar strada a chi ci insegue, anzi spesso un pilota che resiste con successo agli attacchi dell'avversario, offre spettacolo e diventa "complice" di bellissimi duelli. Ma è sempre un bene difendersi a tutti i costi? Ovviamente la risposta scontata è no. Difendersi vuol dire rallentare il nostro ritmo di gara e se da una parte magari ci permette di mantenere la posizione contro il diretto avversario, a lunga durata una difesa può creare nelle nostre spalle un trenino agguerrito di avversari che non vedono l'ora di sorpassarci. Così invece che mantenere la propria posizione, si rischia di perdere diverse. Bisogna valutare di volta in volta la situazione. Se**

mancano pochi giri allora sicuramente vale la pena di provare a non cedere la posizione. Se invece ci troviamo nella prima metà di gara e chi ci insegue guadagna 3 secondi sul giro... forse non ha molto senso resistere più di tanto.

L'esperienza vi aiuterà sicuramente ma ricordatevi che resistere a tutti i costi non è sempre la soluzione migliore. Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino. Resistere è cmq una scelta buona e giustificata, può scoraggiare l'avversario dal tentare un attacco decisivo, e sicuramente rende le gare più piacevoli e agonistiche, d'altronde si corre per il gusto dell'agonismo no?. Tuttavia non bisogna esagerare. **Restate sempre nei limiti della sportività e non cambiate corsia in rettilineo più di una volta.** Se decidete di restare esterni, lasciate sempre un po' di spazio per l'avversario, oltre ad essere corretta è anche una mossa intelligente visto che se l'avversario non ha spazio e si appoggia contro di voi, sarete voi a finire fuori pista. Se decidete di restare interni invece, tenete presente che dovrete frenare un po' prima perché sarete costretti ad una entrata in curva più stretta e di conseguenza ad una velocità minore. **Non fate la gara a chi frena più in ritardo.** Potete far finta di frenare molto prima, portando anche l'avversario ad una frenata anticipata, poi mollate il freno e rifrenate poco più avanti, beffando il vostro avversario. Se avete studiato a dovere, vedrete che spesso funziona.

I DOPPIAGGI

Ricordate sempre che il doppiato è un pilota che è in pista per un posto nella classifica finale. Per una miriade di motivi si trova ad essere doppiato ma questo non lo rende di colpo invisibile e inesistente. Merita il totale rispetto e di sicuro non dovete mai aspettare che si sposta fuori pista per farvi passare all'istante. **Anche se è giusto aspettare un trattamento migliore e bassa resistenza al sorpasso, non prendetelo per scontato.** Per un sacco di motivi potrebbe resistere, anche per errore, ma voi dovete essere sempre pronti all'imprevisto perché un incidente penalizzerà sicuramente più la vostra gara che la sua. Se invece siete voi ad essere doppiati, ricordatevi che se siete in duello con un vostro avversario avete ogni diritto di non spostarvi subito e continuare il duello in quel istante. Ricordatevi però che dovete pur dare strada a chi vi sta per doppiare. E' sempre meglio farlo in un lungo rettilineo e non in prossimità di curva. Inoltre un errore che vedo molto spesso, in uscita di curva non spostatevi subito fuori traiettoria. Per fare questa manovra dovete togliere il piede dall'acceleratore e rischiate anche di perdere il controllo. Se poi chi vi sta per doppiare è molto vicino, rischia di tamponarvi. Restate invece in traiettoria, sfruttando la massima accelerazione della vostra vettura e **lasciate a chi sta per doppiarvi la scelta di uscire di scia e affiancarvi. Solo in quel momento potete alzare il piede dal gas per agevolare la manovra.**

Un pilota corre sempre ed esclusivamente contro l'avversario più vicino. Il doppiaggio è una grande occasione per aumentare il gap dal vostro avversario oppure per diminuirlo. Resta il fatto che lui potrebbe essere più bravo o più fortunato di voi nell'effettuare la manovra. **Questo non vi dà assolutamente il diritto di spingere il doppiato fuori strada per guadagnare tempo. Così sono le gare, fattevi una ragione e continuate a spingere. I piloti più esperti riescono a modificare di poco il loro ritmo per poter trovare i doppiati in punti del tracciato dove è facile sorpassarli, pensate in anticipo su come fare, a volte è più facile di quel che sembra.**

Buon divertimento in pista!



Allegato 1

Lista Piloti ROTW F1 2010

PILOTI UFFICIALI ROTW F1 2010

| | |
|----|-----------------------|
| 1 | Alberto Asnaghi |
| 2 | Marco Zipoli |
| 3 | Angelo Cutillo |
| 4 | Giuseppe Basilico |
| 5 | Mario Grimoldi |
| 6 | Salvo Spataro |
| 7 | Giovanni Mechetti |
| 8 | Vito Conigliaro |
| 9 | Marco Giocarolli |
| 10 | Riccardo Balboni |
| 11 | Erik Bandinelli |
| 12 | Giacomo Ciucci |
| 13 | Stefano Napilotano |
| 14 | Stefano Bonani |
| 15 | Saverio Antonacci |
| 16 | Tony Uzzo |
| 17 | Massimiliano Basilico |
| 18 | Alfredo Castagnetti |
| 19 | Giuseppe Rainieri |
| 20 | Fabio Di Turi |
| 21 | Ivan Lo Russo |
| 22 | Tonio Veltri |
| 23 | Fabio Ferrari |
| 24 | Stefano Zanobini |
| 25 | Vittorio Di Marzo |
| 26 | Marco Aurelio |

LISTA TEAM

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  McLaren |  |  Asnagli - Bonani |
|  MercedesGP |  |  Zipoli - Napolitano |
|  Red Bull |  |  Cutillo - Rainieri |
|  Ferrari |  |  Basilico G. - Spataro |
|  Sauber |  |  Giocaroli - Conigliaro |
|  Williams |  |  Grimoldi - Bandinelli |
|  Renault |  |  Mechetti - Antonacci |
|  Force India |  |  Balboni - Lorusso |
|  Toro Rosso |  |  Ciucci - Ferrari |
|  Lotus |  |  Basilico M. - Castagnetti |
|  Virgin |  |  Uzzo - Veltri |
|  Campos |  | Di Turi - Zanobini |
|  USF |  | Di Marzo - Aurelio |
| RISERVE UFFICIALI | | |
| PIGLIAPOCO | LAPADULA | MATERAZZI |
| PIERFEDERICI |  | |

LISTA TEAM MANAGER ROTW F1 2010

TM UFFICIALI ROTW F1 2010

| | | |
|----|--------------------------|--------------------|
| 1 | Team McLaren: | Bonani |
| 2 | Team MercedesGP: | Zipoli |
| 3 | Team Red Bull: | Cutillo |
| 4 | Team Ferrari: | Spataro |
| 5 | Team Sauber: | Giocarolli |
| 6 | Team Williams: | Grimoldi |
| 7 | Team Renault: | Mechetti |
| 8 | Team Force India: | Balboni |
| 9 | Team Toro Rosso: | Ciucci |
| 10 | Team Lotus: | Basilcio M. |
| 11 | Team Virgin: | Uzzo |
| 12 | Team Campos: | Di Turi |
| 13 | Team UFS: | Di Marzo |

Riserve Ufficiali del ROTW F1 2010:

- 1-Marco Pierfederici
- 2-Tommaso Pigliapoco
- 3- Giacomo Lapdaula
- 4-Michele Materazzi